

SheDrivesMobility 93 - Christian Endt

KD: Hallo und herzlich willkommen zu She Drives Mobility, eine neue Episode. Mein Name ist Katja Diehl und alle 14 Tage lade ich mir hier Menschen ein, die meinen, aber auch euren Blick auf Verkehr und Mobilität erweitern sollen und auch das Gespür von euch erweitern sollen, wie dringlich es ist, dass wir endlich anfangen mit der Verkehrswende. Denn auch mein heutiger Gast Christian Endt, Datenjournalist bei Zeit Online, bringt mit seinen Fakten, die er mitbringt, den Druck mit, dass hier was geschehen muss. Nur damit ihr es ein bisschen einsortieren könnt, seit den 90er-Jahren hat der Verkehrsbereich die Emissionen nicht verringert. Die Knicke in der Kurve, die der Verkehr so genommen hat in den letzten Jahren, kamen auch durch den Dieselskandal. Da erinnert ihr euch vielleicht, dass da nicht an der Technik an sich gearbeitet wurde, sondern an dem Betrug bestimmte Abgas-Szenarien einfach runterzurechnen künstlich. Jetzt stehen wir da im Jahr 2022 - unser Verkehrsminister und der Gebäudesektor sind die Sorgenkinder der Klimawende in Deutschland. Herr Wissing hat auch da die rote Karte bekommen, weil er die Ziele nicht erreicht hat. Er hat drei Seiten Ideen entwickelt, wo der Experte dem Rat gesagt hat, die prüfen wir gar nicht erst, weil sie nicht an die Wurzel gehen. Und die Wurzel ist nun mal der deutsche Pkw. Auch da ein Bezug für euch, damit ihr wisst, wie ernst das ist: 61 Prozent der CO₂-Emissionen im Transportsektor kommen vom privaten Pkw, von dem wir fast 49 Millionen haben. Im letzten Jahr wurden wieder 400.000 dazu gekauft und nur ein Prozent der Flotte fuhr damals 2021 elektrisch. Also viele Daten hier in dieser Unterhaltung mit

Christian Endt, der einen Artikel geschrieben hat, der eine sehr deutliche Überschrift findet: „Dem Verbrenner bleiben eigentlich nur noch zwei Jahre“. Christian weist darauf hin, dass deutsche Autos nun mal zehn Jahre fahren. Also auch zehn Jahre wieder CO₂ emittieren, wenn sie mit Benzin und Diesel fahren und dass daher auch der Druck kommt, da weniger zu werden. Das ist auch für mich interessant. Es gibt da einen Vergleich zwischen der aktuellen Politik: wenn wir die weiterrechnen, landet die im Jahr 2030 bei, ich gucke noch mal, 41 Millionen Pkw. Das Klimaschutzgesetz, was ja in Deutschland beschlossen worden ist und die Pariser Klimaziele nicht erreicht, würde bei 33 Millionen Pkw landen im Jahr 2030. Das Pariser Abkommen so zu berechnen, dass es den Verkehrsbereich auch ernst nimmt, das wären 2030 sogar nur 16 Millionen Pkw. Also ihr seht, im Vergleich 42 Millionen zu 16 Millionen, wie groß der Gap ist, den wir da haben. Christian guckt aber auch rein in Ideen, die vielleicht helfen könnten, hier CO₂ zu reduzieren. Ich freue mich, wenn ihr diese Folge auch vielleicht an Menschen verbreitet, die noch nicht so tief eingestiegen sind in das Thema, weil ich glaube, wir schaffen hier mit Christians Hilfe ganz gute Grundlagen, um den Verkehr auch mal einzusortieren. Ich freue mich übrigens sehr, dass Autokorrektur aktuell für drei Preise nominiert ist. Einmal, das ist am nächsten Freitag, den 14. Oktober, die Entscheidung zum Deutschen Wirtschaftsbuchpreis. Da bin ich auf der Shortlist, zusammen mit neun anderen AutorInnen. Dann den Umweltmedienpreis der Deutschen Umwelthilfe. Das sind alles Dinge, wo ich mich super darüber freue. Natürlich auch ein bisschen für mich, haha, aber ehrlich gesagt mehr darüber, dass das mit der Verkehrswende mehr in die Breite getragen wird, dass mein intersektioneller Blick auf die Verkehrswende immer mehr

Menschen berührt und erreicht. Dafür danke ich euch auch, weil das ist nicht ohne euch zu schaffen, ohne meine HörerInnen, ohne Menschen, die meine Dinge auch verbreiten. Und danke auch für euren Support. Wenn ihr Lust habt, dann könnt ihr einen wöchentlichen Newsletter bei Steady abonnieren. Für ab fünf Euro im Monat geht's da los. Da könnt ihr euch ein bisschen noch mal mehr auf dem Stand halten, was mich gerade so beschäftigt, wo ich gerade unterwegs bin, welche Länder es vielleicht auch besser machen als wir in Deutschland. Wobei das ist auch nicht so schwierig zu schaffen. Jetzt aber viel Spaß bei der neuen Folge She Drives Mobility mit Christian Endt, Datenjournalist bei Zeit Online.

Ja, ich freue mich sehr, weil heute wird es rein um Fakten gehen: Menschen, die an der Verkehrswende arbeiten. Und das merke ich nicht zuletzt auch bei den Kommentaren bei LinkedIn mittlerweile, einem beruflichen Netzwerk, wie da bisher leider, in Anführungsstrichen, nur Herren, emotional auf meine Statements zur Verkehrswende reagieren. Aber ich habe heute jemanden bei mir, der ganz hart Fakten recherchiert und da einfach rein pragmatisch mit mir zusammen mal drauf schauen wird, wie stehen wir denn da so im Verkehr? Christian, magst du dich kurz vorstellen, wer du bist, was du tust und woher du kommst?

CE: Ja, hi Katja, das mache ich gerne. Vielen Dank für die Einladung erst mal. Mein Name ist Christian Endt und ich arbeite bei Zeit Online, also der Online-Redaktion der Zeit, als Datenjournalist. Sprich, ich recherchiere zu verschiedenen Themen immer mit so einem zahlen- und datenbasierten Blick und mach auch manchmal so kleine Berechnungen und bereite Daten auch grafisch auf. Und genau, bei mir schwerpunktmäßig geht es um

Themen der Energie im weiteren Sinne. Also ich zähle da eigentlich so ein bisschen den Verkehr mit rein, so ein Stück weit, oder ist zumindest nah dran an der Energie, weil wir ja, damit wir uns fortbewegen, in aller Regel, wenn wir nicht zu Fuß gehen oder Rad fahren, irgendwelche Energie brauchen, sei es jetzt eben dann Öl, das in Autos verbrannt wird oder Strom für Züge und so weiter. Genau, von daher ist das so ungefähr mein Schwerpunkt.

KD: Ja, sehr gut, weil dann bist du jetzt sozusagen mein Zahlenmensch, mit dem ich mal einmal in die Vergangenheit gehen werde und dann Richtung Status Quo schauen werde. Weil ich habe gerade, was ich auch sehr interessant finde, dieses, Jenke heißt der Herr, glaube ich, der diese Experimente macht. Der hat das aktuelle Experiment tatsächlich auch mit Professor Rahmstorf gemacht im Rahmen der Klimakatastrophe. Also man merkt, dass auch da im Journalismus selbst so eher, ich sag jetzt mal, unterhaltende Formate mal hingucken. Und der hat nochmal deutlich gemacht, dass ja tatsächlich die letzten 30 Jahre problematisch waren im globalen Norden. Deswegen würde ich mit dir gerne einen Schritt zurückgehen. Wir hören immer wieder, Pariser Klimavertrag müssen wir einhalten, 1,5 Grad sollten wir einhalten, eigentlich sogar am besten drunter bleiben. Manche haben das so als Ziel auch beschrieben, was da schon verkehrt ist. Magst du da nochmal drauf gucken, was ist damals beschlossen worden und was sind vielleicht auch so die Ableitungen für den Bereich Verkehr?

CE: Ja, super, gerne. Also das Pariser Klimaabkommen ist ein Abkommen, das auf der Klimakonferenz von Paris 2016 be-

geschlossen wurde von ganz vielen Staaten, unter anderem Deutschland. Und diese Staaten verpflichten sich in diesem Abkommen gemeinsam auf das Ziel, die Erderwärmung zu begrenzen, und zwar auf möglichst 1,5 Grad gegenüber dem langjährigen Mittelwert, der da als Vergleich herangezogen wird. Genau, also auf deutlich unter zwei Grad, möglichst 1,5 Grad, das ist die Formulierung. Deutlich unter zwei Grad, das wird nicht ganz klar präzisiert, das wird von den meisten Leuten so mit 1,7 oder 1,8 Grad ungefähr übersetzt. Das ist quasi das, was auf jeden Fall das fixe Ziel ist und möglichst versucht man eben sogar, die 1,5 Grad zu machen. Das ist so ein bisschen eine weichere Formulierung. Und das ist dieses Abkommen. Was aber in dem Abkommen dann relativ kurz kommt oder fast gar nicht ausbuchstabiert ist, ist wie kommen wir da hin? Und vor allem, welchen Beitrag müssen die einzelnen Staaten, die das unterschrieben haben, denn leisten? Also deswegen ist das Abkommen zwar irgendwie bindend, aber es gibt eigentlich keine konkreten Verpflichtungen, die dann auch bindend sind, weil das eben nicht ausbuchstabiert wird. Da steht nicht drin, Deutschland muss das und das machen, um das Abkommen zu erfüllen. Und das ist so ein bisschen, deswegen war Paris ein wichtiger Milestone für die internationale Klimapolitik, weil es schon eigentlich viel konkreter ist als die ganzen Abkommen vorher. Aber halt trotzdem immer noch vergleichsweise unkonkret, wenn es dann um konkrete Politik geht. Deswegen müssen wir uns jetzt ein bisschen Zeit nehmen, um das so Schritt für Schritt auseinanderzunehmen.

KD: Und wenn du jetzt so drauf schaust, hast du nochmal für die HörerInnen so eine Einschätzung, wie groß die Rolle von Deutschland da auch ist? Weil es gibt ja dieses, wenn wir ins

Bullshit-Bingo wieder gehen, ja aber die ChinesInnen, ja aber die in den USA. Also sind wir so ein kleiner Player, wie es gerne einige darstellen? Oder wie würdest du es sehen?

CE: Man muss dazu, glaube ich, zur Einordnung nochmal sagen, dass wir von diesen 1,5 Grad, auf die Paris abzielt, ja 1,2 Grad schon erreicht haben. Also soweit ist die Erderwärmung schon vorangeschritten. Und diese bisherige Erwärmung, die geht zum allergrößten Teil auf die Industrienationen zurück, die schon seit vielen Jahrzehnten industrialisiert sind und seit Jahrzehnten große Mengen CO₂ in die Atmosphäre blasen. Und da gehört Deutschland ziemlich weit vorne mit dazu. Es ist richtig, dass uns zum Beispiel China vor ein paar Jahren überholt hat, was die Emissionen anbelangt. Und China natürlich eine rasend schnelle Entwicklung durchmacht, immense Mengen Kohle verbrennt. Und von daher ist es richtig, ohne solche Player wie China und Indien, das zweitgrößte Land der Erde, wird es nicht zu schaffen sein, das Klimaziel, das ist ganz klar. Aber ich glaube, trotzdem hat ein Land wie Deutschland eine ganz besondere historische Verantwortung, weil wir, wenn wir quasi rückwirkend schauen würden, wie viel wurde schon verursacht vom Klimawandel und wie viel können wir uns noch leisten, quasi um diese 1,5 Grad einzuhalten, dann hat Deutschland das, was ihm zustehen würde, wenn man so eine Gerechtigkeitslogik ansetzt, schon längst überschritten. Also dann wären wir jetzt schon im Minus und dürften quasi ab morgen schon gar kein CO₂ mehr ausstoßen. Entsprechend unseres Bevölkerungsanteils. Weil pro Kopf haben wir natürlich immer noch einen viel höheren CO₂-Ausstoß als beispielsweise China. Von daher kommt man eigentlich in allen Überlegungen, die so gemacht werden, wie was folgt

jetzt konkret, kommt man meistens den Industrienationen schon sehr weit entgegen und sagt, na gut, das Historische, das lassen wir jetzt mal. Wir machen jetzt quasi ab dem Zeitpunkt Paris, das dann 2017 in Kraft trat, machen wir jetzt quasi alles auf null. Und schauen ab dahin, wie viel haben wir denn jetzt global noch übrig? Also noch mal kurze Schleife. Es ist alles leider nicht ganz unkompliziert, aber die Klimawissenschaft kann inzwischen relativ gut berechnen, wie viel CO₂ wir noch ausstoßen dürfen, damit wir diese 1,5 Grad oder 1,8 Grad nicht überschreiten. Das ist natürlich mit Unsicherheiten behaftet und alles immer noch ein gewisses Glücksspiel, weil es, wenn die sich ein bisschen verschätzen, dann wird es halt doch wärmer. Aber es gibt so Zahlen, die als Konsens in der Wissenschaft gelten. Dann haben wir eine bestimmte Restmenge, 400 Milliarden Tonnen CO₂ weltweit können wir noch ausstoßen, damit wir quasi den Pariser Klimavertrag einhalten. Und jetzt ist die Frage, wie viel davon darf jedes Land noch ausstoßen? Und das ist im Pariser Abkommen nicht konkret festgelegt und auch sonst, es gibt auch seitdem kein Abkommen, wo das festgelegt wurde. Und dann gibt es halt WissenschaftlerInnen und so, die sich Gedanken machen, wie könnte das denn aussehen? Und selbst wenn man sagt, okay, historisch hat Deutschland schon irgendwie eigentlich längst überzogen, sagen wir jetzt, wir setzen das nochmal auf null und jeder kriegt entsprechend der jetzigen Bevölkerung nochmal ein Kontingent zugeteilt. Also wir kriegen für unsere 82 Millionen anteilig an knapp 8 Millionen Menschenbürger dann eben so ungefähr einen Prozent. Man kommt dann so bei ungefähr 3 Milliarden Tonnen CO₂ raus, die wir noch zur Verfügung hätten. Das ist natürlich jetzt eine sehr abstrakte Zahl, aber ich glaube,

da können wir uns jetzt dann nochmal rantasten, um das einzuordnen.

KD: Ja, es ist ja bei dir im Artikel, weswegen ich auf dich zugegangen bin, den du bei Zeit Online veröffentlicht hast zum Bereich Verkehr, da steht es ja auch relativ deutlich. Das ist so eine fiktive Politik, weil - und das Wort haben wir, glaube ich, auch alle hassen gelernt - es sehr viel um Eigenverantwortung auch geht. Was machen wir denn jetzt damit? Also die Länder haben dann das beschlossen, jetzt sind sie mit diesem Papier und Papier ist geduldig zurück nach Hause. Wo wir aber gerade bei Schleifen sind, ist mir noch eine Schleife eingefallen, die wir nochmal drehen könnten, das sind die sogenannten Kipppunkte. Ich weiß nicht, kannst du da vielleicht nochmal was sagen, dass wir einfach auch nochmal so eine Bedeutung haben, warum ist es jetzt so wichtig, auf dieses CO₂ zu gucken, warum ist es so wichtig, dass vor allen Dingen auch die Industrienationen da ihre Verantwortung aus der Vergangenheit heraus übernehmen und warum ist es vielleicht auch sogar wichtig, dass wir Länder, die noch nicht so fossil agieren, vielleicht sogar über diese Stufe heben.

CE: Ja, guter Punkt, genau. Also diese 1,5 Grad, die ich erwähnt habe, die sind natürlich nicht irgendwas, was sich irgendjemand zum Spaß ausgedacht hat, sondern da stecken wissenschaftliche Erkenntnisse dahinter. Und da geht es genau um diese Kipppunkte, die du angesprochen hast. Unter diesen Kipppunkten versteht man bestimmte Auswirkungen, die der Klimawandel hat, die quasi nicht Schritt für Schritt kommen, sondern die eben einen Kipppunkt haben, und dann geht es Schlag auf

Schlag. Also das ist, wie wenn du ein Kartenhaus baust und du machst immer weiter, und es schaut alles super aus, und dann noch eine Karte oben drauf und plötzlich bricht alles zusammen. So vielleicht kann man sich so einen Kippunkt vorstellen. Und deswegen quasi, das wird oft so übersetzt, dass man sagt, letztendlich zählt jedes Zehntelgrad. Je weniger sich die Erde erwärmt, desto besser. Aber manche Zehntelgrade zählen mehr als andere, nämlich die, die uns noch gerade so von diesen Kippunkten bewahren. Weil nämlich diese Kippunkte dann teilweise das Ganze auch selber wieder verstärken. Also das ist total dramatisch. Zwei Beispiele, die da häufig genannt werden, ist der Permafrost in Sibirien. Also da gibt's ja einfach ganz, ganz große Landesteile in Russland, die quasi permanent, also dauerhaft gefroren sind, das ganze Jahr über, die auch im Sommer nicht auftauen. Und da gibt's eben so einen Kippunkt, wo man sagt, wenn die auftauen, dann ist das natürlich erstens eine dramatische Veränderung des Ökosystems dort. Aber dort ist im Boden auch ganz viel Methan quasi gefangen, was dort im Erdboden steckt. Und was quasi durch dieses gefrorene Wasser da drin gehalten wird. Und wenn das taut, dann geht dieses Methan, steigt dann auf und kommt in die Atmosphäre. Und Methan ist, genauso wie CO₂ - nur viel schlimmer - ein Klimagas. Das heißt, das treibt dann wiederum die Erderwärmung weiter an. Das heißt, die Folgen der Erderwärmung verstärken dann wiederum die Erderwärmung. Und ein anderes Beispiel ist das Eisschild in Grönland, das quasi schmilzt. Und wo man auch sagt, da gibt's so einen Kippunkt, ab dann ist diese Schmelze nicht mehr so richtig aufzuhalten. Und diesem Kippunkt sind wir schon gefährlich nahe leider. Und jetzt ist es so, dass Schnee und Eis sind ja quasi hell und weiß und reflektieren Sonnenlicht

zurück in die Atmosphäre. Das heißt, das bremst auch die Erderwärmung so ein bisschen ab, weil das quasi die Wärme wieder zurückstrahlt ins All. Sonnenstrahlen kommen an und werden wieder zurückgestrahlt. Das bremst quasi die Erderwärmung. Und wenn das schmilzt, dann fällt dieser Effekt weg. Und dann wird sich die Erde noch mal stärker erwärmen. Also das sind so Kippunkte, die eben dazu führen, dass man sagt, 1,5 Grad oder maximal so 1,7 oder 1,8 Grad sollten wir unbedingt einhalten, weil danach kann das Ganze unkontrollierbare Folgen bekommen.

KD: Das ist ja auch etwas, wo ich tatsächlich aufgrund der Dramatik auch total Lust auf Gestaltung hätte. Und ja, auch weil ich in Österreich die Klimaschutzministerin beraten darf, die macht sich gerade unbeliebt, weil sie diesen Lobautunnel, der von konservativen Kräften unbedingt noch gebaut werden soll für den Autoverkehr, jetzt noch mal prüfen lässt. Also sie hält halt inne. Und ich glaube, das ist halt einfach die größte Kunst, die wir in Deutschland immer noch nicht geschafft haben in bestimmten Bereichen, einfach mal innezuhalten und zu prüfen. Wir wollen ja zum Beispiel auch immer noch 850 Kilometer Autobahn bauen und Beton ist ja der größte CO₂-Emittent. Und dann erinnere ich mich halt, dass ich in Hamburg am Jungfernstieg vor der Pandemie auf der größten Fridays for Future Demo stand. Und dann hat die alte Bundesregierung, weil sie halt auch unter Druck war, dass sie das nicht erreicht, was erreicht werden soll, verlautbart, was so ihre Ideen waren damals. Und da wusste man wahrscheinlich schon, wir werden eh nicht mehr weiter regieren. Das war dann auch kein Ansporn in dem Sinne, weil die Wahlen ja dann vor der Tür standen. Wie hast du

das empfunden? Einmal diese größte Demo, die Deutschland je gesehen hat, und gleichzeitig diese Enttäuschung auch. Plus dann vielleicht auch so den Wahlkampf, wo sich auch herausgestellt hat, dass die großen Parteien gar nicht mal das 1,5 Grad Ziel erreichen in ihren Programmen.

CE: Ja, ich habe diese Fridays for Future Bewegung eigentlich positiv in Erinnerung. Ich hatte das Gefühl, da tut sich jetzt wirklich was, die schaffen es wirklich, eine Dynamik zu erzeugen, bei der auch die Politik in gewissen Zugzwang gerät. Und dann ja, tatsächlich ist dann irgendwie relativ wenig passiert. Ich erinnere mich auch noch irgendwie an dieses Urteil des Verfassungsgerichts, das gesagt hat, das Klimaschutzgesetz ist verfassungswidrig, die aktuelle Regierung muss mehr tun, um das Klima zu schützen, ansonsten würde sie zu viel künftigen Generationen aufbürden. Das ist wirklich, so juristische Texte sind ja immer wahnsinnig trocken, aber das Urteil habe ich damals gelesen und das ist wirklich ein geiler Text, weil der mit so einer juristischen, präzisen Klarheit einfach so Sachen raushaut. Und dann war einfach klar, Klimaschutz ist nicht irgendwas, was man sich irgendwie so wünschen kann, sondern ist quasi was, was die Verfassung zwingend vorschreibt, dass wir das machen müssen, weil wir sonst die Freiheit, und da wird ganz stark mit dem Begriff Freiheit argumentiert, der ja in Deutschland so ein bisschen mit einer Partei assoziiert wird, die beim Klimaschutz immer eher zu den Bremsern gehört. Und das Verfassungsgericht sagt, Freiheit ist quasi der Kern, weil wenn wir den Klimaschutz vernachlässigen, dann werden die Folgen, die der Klimawandel hat, künftigen Generationen das Leben so schwer machen, dass das quasi in deren Freiheit das Leben frei zu gestalten, wie sie

wollen, total einschränkt. Und dann hatten wir Fridays for Future, die großen Demos, und wir hatten dieses Urteil, und trotzdem ist nicht so viel passiert. Und dann war halt der nächste Milestone, den wir dann eben hatten, die Bundestagswahl letztes Jahr, es hat sich jetzt ja neulich gerade genau ein Jahr gejäht, und dann die Ampelkoalition, und dann eben das neu überarbeitete Klimaschutzgesetz. Und das ist, glaube ich, schon ein großer Schritt nach vorne in vielerlei Hinsicht. Im Verkehrssektor noch ein bisschen weniger als in anderen, würde ich sagen. Aber es reicht noch lange nicht, um Deutschlands Verpflichtungen für das Pariser Abkommen einzuhalten, das ist auch ganz klar.

KD: Damit kommen wir zum Anlass unseres Gesprächs. Du hast einen sehr umfänglichen Datenartikel mit der Überschrift „Dem Verbrenner bleiben eigentlich nur noch zwei Jahre“ geschrieben. Wo du auf zwei Seiten unglaublich viele Fakten reinbringst. Bevor wir auf die einen gehen, wollte ich dich einfach mal persönlich fragen, wie du als Journalist dieses Thema empfunden hast. Warst du auf das Ergebnis gefasst oder war es besser, schlechter, als du es erwartet hättest?

CE: Ich fand das ziemlich drastisch. Also diese Berechnungen habe nicht ich gemacht, sondern die stammen im Wesentlichen von German Zero. Das ist eine Organisation oder letztendlich so eine Art Think Tank, die sich quasi überlegt haben: „Okay, Deutschland hat das Pariser Abkommen unterschrieben. Was würde das denn eigentlich heißen? Wie sähe eine Klimapolitik aus, die dieses Abkommen tatsächlich ernst nimmt?“ Und die haben das tatsächlich dann auch bis zu konkreten Gesetzentwürfen einfach ausbuchstabiert und aber eben auch durchge-

rechnet. Also wie viel CO₂ bleibt uns und wie können wir das verteilen auf die verschiedenen Bereiche - Stromerzeugung und Verkehr und so weiter? Und was müssen wir für Politik machen, um damit irgendwie hinzukommen? Und haben das sehr detailliert in Zahlen durchgerechnet. Und ich habe mir das von einem Experten von denen zeigen lassen und dachte, krass, also das ist, ich wusste schon, dass das irgendwie ein ernstes Thema ist, der Klimawandel und dass man wirklich eine sehr große Transformation braucht. Aber das, was laut diesen Berechnungen erforderlich ist, das fand ich schon dann doch noch mal krasser, als was ich, was meine Fantasie so hergegeben hätte oder was ich auch gewusst habe. Und klar, dann ist man als Journalist immer erst mal skeptisch und sagt, okay, das ist halt jetzt eine NGO, die sind halt ganz stark für Klimaschutz engagiert und naja, vielleicht ist das ein bisschen übertrieben. Und dann fängt man halt an, das zu prüfen und habe mich dann sehr detailliert selber in diese Zahlen eingearbeitet und habe die Dinge nachgerechnet und habe dann eben mit weiteren unabhängigen ExpertInnen noch darüber gesprochen und habe gesagt, hey, das hier sind die Zahlen, die sagen quasi 2025 dürfen wir keine Verbrenner mehr zulassen, wenn wir Paris einhalten wollen. Wie sehen Sie das? Und dann haben mir die Leute, mit denen ich da gesprochen habe, quasi der eine hat dann so argumentiert und der andere so aus unterschiedlichen Richtungen. Aber alle kamen eigentlich zu diesem Ergebnis, dass man da kaum drum rumkommt, egal wie man es dreht und wendet.

KD: Und jetzt gehen wir mal ein bisschen tiefer rein, würde ich vorschlagen. Wie sind denn die Zahlen? Also hätte mich vor 15 Jahren jemand gefragt, hier Industrie, Landwirtschaft, keine Ah-

nung, Gebäude und so weiter, Gebäude und Verkehr sind ja die Sorgenkinder. Aber hätte mich damals jemand gefragt, was ist das Schwierigste? Hätte ich niemals auf Verkehr getippt, weil das ist irgendwie, ich finde so eindeutig, wo das Problem liegt. Wie hast du dich denn dem Thema dann angenähert, um halt auf diese Conclusio zu kommen, dass eigentlich nur noch zwei Jahre Verbrenner gebaut werden dürfen?

CE: Ja, der Verkehrsbereich ist schon deswegen interessant, weil der im Vergleich zu anderen Bereichen bisher ganz wenig geleistet hat. Also die CO₂-Emissionen des kompletten Verkehrsbereichs in Deutschland sind seit zehn Jahren oder so quasi unverändert. Gehen mal ein bisschen hoch, mal ein bisschen runter. Am Ende ist es eine flache Linie. In anderen Bereichen, zum Beispiel wenn wir den Strom anschauen, da ist noch viel zu tun. Wir haben noch viele Kohlekraftwerke, aber wir haben auch inzwischen echt eine ganze Menge Windräder und Solaranlagen, die dazu geführt haben, dass die Emissionen deutlich gefallen sind seit 1990, was immer so als Startpunkt der Klimapolitik ungefähr gesehen wird. Und im Verkehrsbereich ist nichts passiert. Es ist einfach konstant geblieben. Und von daher ist das natürlich schon mal interessant, da mal genauer hinzuschauen. Wie kommen wir denn da endlich mal zu Potte? Ja, und das andere ist, dass wir alle Bereiche einbeziehen müssen. Das ist eigentlich auch eine wichtige Erkenntnis für mich aus dieser Recherche noch mal. Die Zeiten, wo man da hin und her rechnen kann und sagt, na ja, wenn der eine weniger leistet, dann muss der andere halt mehr leisten. Egal ist doch nur, dass wir in Summe ganz Deutschland an diese CO₂-Grenzwerte einhalten. Das kann man so eigentlich nicht mehr sehen. Und zwar warum?

Weil wir eben inzwischen so dieses sehr übersichtlich Restbudget noch haben, was wir an CO₂ insgesamt in Deutschland noch ausstoßen können. Nicht pro Jahr, sondern insgesamt. Wir haben einfach eine Menge, die uns bleibt, mit der müssen wir quasi für alle Ewigkeit auskommen, um Paris einzuhalten. Da kann man jetzt, na ja, aber wir haben das unterschrieben. Sagen wir mal, das wollen wir irgendwie versuchen. Dann bleibt uns eben nur diese Restmenge von ein paar Milliarden Tonnen CO₂ und mit der müssen wir auskommen. Und wenn man sich überlegt, wie man damit auskommen kann mit einer endlichen Menge, dann ist klar, es gibt irgendwann einen Endpunkt. Ab einem bestimmten Jahr dürfen wir kein CO₂ mehr ausstoßen. Und bis dahin können wir uns dann diese paar Restemissionen aufteilen. Und dann ist Schluss, weil ohne das wird es nicht funktionieren. Und da kann man sich jetzt darüber streiten. Die Bundesregierung peilt irgendwie so 2045 an. German Zero sagt für Paris muss es 2035 sein. Da würde ich auch sagen, wenn man Paris ernst nimmt, ist das so, dann ist es eher 2035. Das heißt, 2022 ist ja jetzt auch schon größtenteils rum. Das heißt, wir haben im Endeffekt noch zwölf Jahre oder 13 Jahre noch CO₂ auszustoßen. Danach müssen wir einfach komplett weg sein. Und das gilt dann natürlich für alle Bereiche, weil sonst kommst du nicht in der Summe auf null, sobald du irgendwo noch CO₂ hast, schaffst du die null nicht. Und das heißt, wir brauchen da jetzt nicht groß hin und her verhandeln, ob jetzt vielleicht der Verkehr ein bisschen weniger macht und dafür macht jemand anderer mehr, sondern das Ziel ist die null. Und einfach dann rein mathematisch: 0 plus 0 plus 0 plus 5 ist halt nicht 0, sondern ist 5. So das heißt, damit in der Summe die 0 rauskommt, muss quasi jeder einzelne Bei-

trag bei 0 sein und das gilt dann auch für den Verkehr. Und dann ist es eigentlich relativ einfach.

KD: Ja, das ist vor allen Dingen ein Führungsinstrument, denke ich immer so. Das ist ja wirklich etwas, ich saß letztens auf einem Panel, wo Verkehrsunternehmen vertreten waren, und da hat auch jemand, der als Mathematiker auf diese ganzen Themen schaut, auch angemahnt, ihr sollt bis 2030 das Fahrgastaufkommen verdoppeln. Arbeitet ihr da jeden Tag dran? Steht das in euren Plänen? Nicht, dass ihr 2029 wach werdet und sagt, ui, wir brauchen jetzt noch irgendwie drei Viertel des Ziels. Das müssen wir innerhalb von einem Jahr machen. Das ist halt das, was mich so komplett fertig macht, dass ich händeringend gerne erkennen würde, da gibt es Zeichen, die darauf hinweisen, dass die Dinge sich verändern. Denn das, was du ja auch noch schreibst in deinem Artikel, also vielleicht noch mal kurz für die Hörenden, es gibt fast 49 Millionen PKW in Deutschland. Der private PKW ist zu 61 Prozent der Emittent des CO₂ im Transportsektor. Und da sind so Sachen drin wie Fliegen und Schwerlastverkehre. Und die Autos werden immer schwerer, die Autos werden immer voluminöser. Sie fressen sozusagen ihre eigenen Motorentwicklungen auf, weil das Problem ist, 2021 war nur ein Prozent der Flotte bisher voll elektrisch unterwegs. Also die meisten fahren immer noch mit Diesel und Benzin. Und dann schreibst du halt in dem Artikel auch, eigentlich müsste bis 2030 um zwei Drittel auch die Anzahl der Verbrennungsmotoren sinken. Also es muss eigentlich, und das ist so offensichtlich, eine Zahl geben, wo wollen wir 2030 stehen mit der PKW-Flotte. Hast du, weil du dich jetzt so toll damit beschäftigt hast, vielleicht

auch mehr als ich da reingehen konntest, hast du irgendwas entdeckt, was dem Rechnung trägt?

CE: Es gibt, wenn man den Koalitionsvertrag sich anschaut, ein paar Zielvorgaben, die in diese Richtung ein Stück weit gehen. Das Ding ist, die wollen nicht aus politischen Gründen, vielleicht auch irgendwie verständlich, die argumentieren nie mit Verzicht. Das heißt, die sagen nie, das und das soll weniger werden, sondern die reden halt von gewissen klimafreundlichen Alternativen, die sie ausbauen wollen. Und ich glaube, die Annahme ist so ein bisschen, das wird dann jeweils quasi Verbrennerautos auch verdrängen. Das ist zum einen das Versprechen, 15 Millionen Elektroautos auf die Straße zu bringen. Und womit man schon dann ungefähr ein Drittel der Verbrenner-Pkws ersetzen würde, wenn die Autos nicht mehr werden. Bis jetzt werden ja auch die Autos Jahr für Jahr Affe mehr. Und genau da gibt es eben dann so eine Leerstelle, dass man sagt, wie können wir das denn mal stoppen? Aber mal positiv ausgelegt, wäre das schon ein Schritt, dass man sagt, wenn wir jetzt 15 Millionen Elektroautos auf die Straße bringen, könnten wir damit ein Drittel der Verbrenner vielleicht ersetzen. Und das andere ist, was sie sagen, sie wollen die Fahrleistung im Personeneisenbahnverkehr, also im Zug, verdoppeln. Das heißt, die Leute legen doppelt so viele Strecken quasi im Zug zurück als jetzt. Und das würde natürlich auch noch mal dann einen Teil der Autofahrten überflüssig machen. Also von daher, auf der Zielseite gibt es ein bisschen was - zu wenig. Erstens ist es zu wenig und zweitens, es wird nicht ausbuchstabiert, wie wir das erreichen. Und es sind keine Schritte erkennbar, um da hinzukommen. Und es gibt ja inzwischen im Klimaschutzgesetz diesen Mechanismus, dass jedes

Ministerium, zum Beispiel das Bundesverkehrsministerium, ist eben für die Emissionen im Verkehrssektor verantwortlich. Und die müssen jedes Jahr dann eben gucken, wie viele Emissionen haben wir denn? Gab es da einen Rückgang? Und sind wir auf dem Kurs zu dem Klimaziel der Regierung? Nochmal kurz, das Klimaziel der Regierung führt nicht zu der Einhaltung des Pariser Abkommens. Sondern liegt schon darüber, aber sieht auch schon eine Reduktion gegenüber jetzt vor. Und haben wir diese Reduktion geschafft, muss das Verkehrsministerium für seinen Bereich jedes Jahr prüfen. Und wenn nicht, muss das einen Bericht vorlegen, was machen wir denn, um da jetzt irgendwie noch mal zuzulegen und mehr zu reißen. Und dann gibt es eine unabhängige Expertenkommission, die sich diese Berichte dann anschaut und sagt, reicht das nach deren Einschätzung auch aus, um die Ziele zu erreichen?

KD: Du hast ja auch hier, also werde ich auch verlinken, deinen Artikel, einige Grafiken auch noch mal reingebracht, um auch noch mal aufzuzeigen, wo die verschiedenen Zielpfade von dem Klimaschutzgesetz, was du gerade genannt hast, was ja schon über dem Pariser Abkommen liegt. Das Pariser Abkommen ist da und die aktuelle Politik. Und wenn ich da jetzt drauf gucke, und wenn ich nicht so einen Humor hätte manchmal, da steht da 2030, dass die Politik, würde ich mal behaupten, so bei 41 Millionen Pkw landen würde. Das Klimaschutzgesetz landet bei 34 Millionen und das Pariser Abkommen 17 Millionen. Und das ist was, ich denke, das war auch so eins der Momente, wenn man das noch mal so grafisch sieht, wo ich mich frage, was sind die Hebel? Und du hast ja gerade gesagt, es gibt diese CO₂-Budgets auch sozusagen für den Verkehrssektor. Siehst du da Hebel, wie

wir da rangehen können? Also gibt es sozusagen einen Pfad, den du entwickeln würdest? Was würdest du für Ableitungen aus den Dingen machen, wo wir jetzt gerade 2022 stehen und wie wir irgendwie doch noch zumindest aufs Klimaschutzgesetz kommen könnten?

CE: Ja, also das Problem ist so ein bisschen, dass ein Auto in Deutschland im Durchschnitt zehn Jahre lang fährt. Das heißt, jedes Auto, das wir jetzt neu auf die Straße bringen, wird 2032 immer noch Emissionen verursachen. Und deswegen eben dieser Witz von wegen in zwei Jahren dürfen wir keinen Verbrenner mehr zu lassen, weil das ist wirklich, zehn Jahre ist eine lange Zeit und wir müssen den Bestand, es ist schwer heranzukommen. Zumindest bei den Neuwagen muss man jetzt schnell umsteuern, dass das weniger werden. Und die, die noch zugelassen werden, müssten halt in aller Regel eigentlich Elektro sein.

KD: Voll elektrisch auch, oder?

CE: Voll elektrisch, genau. Also Plug-in-Hybrid, das weiß man ja inzwischen, ist ganz oft eine Mogelpackung. Die Leute nutzen dann eben den Verbrennungsmotor deutlich öfter als die Batterie. Und genau, es geht um voll elektrisch. So, und ja, wie kommen wir da hin? Es gibt ja Vorschläge. Also man könnte zum Beispiel das Dienstwagenprivileg nur noch für vollelektrische Autos gelten lassen. Man könnte City-Mauts einführen und sagen, wer mit einem Verbrenner in die Stadt fahren will, muss eine Maut bezahlen. Man kann natürlich Steuererleichterungen für Elektroautos noch irgendwie vielleicht ausbauen oder Steuern für Verbrenner erhöhen. Man kann den Sprit teurer machen. Das

wurde gerade ausgesetzt. Es gibt eigentlich diesen CO2-Preis auf Benzin, der regelmäßig steigen soll. Da wurde jetzt die nächste Erhöhung, weil die Spritpreise gerade eh schon ziemlich hoch sind, nochmal verschoben von der Regierung. Also das wirkt dem eher entgegen. Also das ist, glaube ich, so was, man kann also ein bisschen quasi Anreize schaffen, um diesen Move zu Elektroautos zu fördern. Aber es ist auch klar, so viele Autos, wie wir haben, das können wir nicht von heute auf morgen durch Elektroautos ersetzen. Ich glaube, wenn man jetzt sich dein Buch durchliest und sich mit deiner Arbeit beschäftigt, dann hast du auch viele Argumente, warum das eh nicht die beste Idee ist, jetzt das eine Auto durch ein anderes Auto zu ersetzen. Aber das ist mal unabhängig. Davon würde das auch gar nicht gehen, wenn wir das wollen, weil so viel Batterien gibt's nicht, so viel Batteriefertigung lässt sich auch nicht aufbauen. So viele Ladesäulen gibt's nicht. Also müssen die Autos insgesamt weniger werden, wenn man das erreichen will. Und das ist halt das Problem.

KD: Das ist halt glaube ich das Schwerste für uns, glaube ich, zu akzeptieren, dass es von allen nur noch weniger geben darf. Denn wenn wir diesen grünen Strom haben, und aktuell, hab ich gelernt, haben wir so viel grünen Strom, wie allein die chemische Industrie in der Fertigung benötigt. Wir haben ja sehr energieintensive Industrien, auch in Deutschland, die müssen von allem weniger tun. Das heißt halt wirklich, dass manche Autos abgeschafft werden müssen. Was ja aber auch kein Problem ist, weil das deutsche Auto ja nur 45 Minuten am Tag mit einer Person fährt. Also da können schon laut der Statistik einige Pkw abgeschafft werden. Ich danke dir für diesen sehr faktenorientierten

und sehr sortierten Einblick in den Status Quo. Ich werde den Artikel auch nochmal verlinken, dass die Leute dir auch nochmal folgen können in deiner Arbeit. Und wünsche jetzt noch einen schönen Tag. Und Athen war es, glaube ich, ne? Viel Sonne wahrscheinlich. Danke dir!

CE: Danke dir Katja für die Einladung, hat Spaß gemacht!

KD: Bis dann!

CE: Bis dann!